

M. POPE. Il occupait un emploi sous M. Smith.

M. MACKENZIE. Venait-il immédiatement après M. Smith ?

M. POPE. Nous le comprenions ainsi. L'honorable monsieur comprendra que d'après les documents, je ne puis dire au juste quelle position il occupait, car il a été envoyé là par sir Charles Tupper.

M. CASEY. Sir Charles Tupper dit qu'il a été envoyé là par l'honorable monsieur.

M. POPE. Il ne dit rien de tel. Dans tous les cas, je me procurerai ce renseignement.

M. MACKENZIE. Ainsi il est inutile de poser d'autres questions. Nous n'avons rien à demander si l'honorable monsieur ne sait rien. Cependant, quant aux rapports confidentiels, j'espère qu'il ne considérera pas comme confidentiels des rapports ayant trait au mesurage et au classement des matériaux.

M. BLAKE. Il me semble qu'un rapport qui contient des faits pour l'information du ministre, et non des opinions sur le caractère et la conduite des personnes, des rapports d'inspections que les ingénieurs ont ordre de faire, comme dans le cas actuel, pour le classement des matériaux, etc., ne peuvent pas être considérés comme confidentiels.

Les circonstances dans lesquelles M. Jennings est allé à la Colombie-Britannique sont entourées d'un profond mystère. Si le député d'Elgin (M. Casey) est bien informé, à la dernière session le ministre des chemins de fer a déclaré ne pouvoir rien dire, parce que M. Jennings avait été envoyé là-bas pendant son absence, par l'honorable monsieur faisant fonction de ministre des chemins de fer. Aujourd'hui, pendant l'absence de sir Charles Tupper, le même monsieur qui fait fonction de ministre des chemins de fer, pendant qu'il n'y a pas de ministre des chemins de fer, nous dit qu'il a été envoyé par sir Charles Tupper. A la dernière session, sir Charles Tupper ne pouvait rien dire d'après les documents, parce que c'était l'honorable monsieur (M. Pope) qui avait envoyé M. Jennings à la Colombie-Britannique ; aujourd'hui, l'honorable monsieur ne peut rien dire d'après les documents, parce que, dit-il, il a été envoyé par Sir Charles Tupper.

M. POPE. Je m'en rapporte parfaitement aux documents qui sont devant moi pour ce qui concerne son départ d'ici. Son ouvrage ici était presque terminé, et ne requerrait plus sa présence. Lorsque je faisais fonction de ministre des chemins de fer, il était entendu qu'il irait à la Colombie-Britannique pour y occuper une position importante. Les instructions qu'il a pu recevoir par la suite lui ont été données par sir Charles Tupper, et je ne suis pas en état de dire de quelle nature étaient ces instructions, mais je m'en assurerai et je les ferai connaître à l'honorable monsieur.

Motion adoptée.

#### CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.—SA CONSTRUCTION ENTRE PORT-ARTHUR ET WINNIPEG.

M. CASEY : Je demande—

Un relevé des sommes payées jusqu'à date à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour la construction de la partie du chemin comprise entre Port-Arthur et Winnipeg dont le contrat lui a été transféré par les premiers entrepreneurs, et les dates des paiements ; aussi, copie des évaluations qui ont servi de base à ces paiements, indiquant les quantités et les taux.

Je dois dire que j'ai des raisons toutes particulières pour demander un état détaillé de ces paiements. Je trouve que le 28 septembre 1883, l'auditeur général, M. MacDougall, écrivit à M. Bradley, du ministère des chemins de fer, lui demandant copie de l'arrangement en vertu duquel un certificat pour \$136,000 avait été donné au chemin de fer

Canadien du Pacifique. M. Bradley le renvoya à un arrêté du Conseil du 9 juillet précédant, et à une lettre de M. Van Horne, et ces deux documents constituaient à eux seuls tout l'arrangement en vertu duquel cette somme devait être payée.

Je me propose d'attirer votre attention sur le caractère vague de cet arrangement. Le 4 octobre, l'auditeur demanda un nouvel état démontrant que les travaux qui restaient à faire sur la ligne coûteraient au moins \$926,000, la somme mentionnée dans l'arrangement ; il signalait la nécessité toute spéciale d'obtenir cet arrêté du Conseil, parce que ces travaux n'étaient pas faits en vertu du contrat, de la manière ordinaire. Il disait :

J'aimerais à avoir un état montrant que les travaux qui restent à faire sur la ligne coûteront au moins \$926,000. Je crois qu'il est important d'obtenir ce renseignement, vu que l'ouvrage a été donné sans que des soumissions aient été demandées.

De plus, M. l'Orateur, je trouve que non seulement aucune soumission n'a été demandée, mais d'après ce que je puis voir, aucun devis n'a été fait, aucun point particulier n'a été débattu et convenu entre le gouvernement et la compagnie, au sujet de la nature de l'ouvrage, si ce n'est sur un petit nombre de détails.

Je suis obligé de citer certains extraits de la correspondance et de l'arrêté du Conseil, pour démontrer ce qu'était en réalité cet arrangement.

J'avoue que je n'ai pas pu me former une idée bien claire de ce qui devait être fait en vertu de cet arrangement, et je doute que l'honorable ministre ait mieux réussi que moi. En effet cela me paraît être un de ces singuliers contrats passés entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, que cette dernière peut interpréter de la manière qu'elle croit la plus favorable, et que le gouvernement, d'après les apparences, n'a pas la moindre chance de pouvoir contester devant les tribunaux.

Le 17 mai 1883 le secrétaire de la compagnie écrivait :

A propos des négociations qui ont eu lieu dernièrement au sujet de la prise de possession par cette compagnie de la section de la Baie-du-Tonnerre entre le Portage-du-Rat et Prince-Arthur's-Landing, j'ai reçu instruction des directeurs de la compagnie de vous faire savoir que la compagnie est prête à recevoir cette partie du chemin, à l'équiper et à la mettre en opération ; mais qu'elle n'a pas eu le temps de l'examiner pour savoir jusqu'à quel point il est terminé, et de quelle manière il remplit les conventions intervenues entre le gouvernement et la compagnie.

Afin donc de prévenir tout malentendu qui pourrait survenir au sujet de la position dans laquelle se met la compagnie en acceptant cette partie du chemin, mes instructions sont de vous notifier que la compagnie l'acceptera, sous la réserve formelle des droits de la compagnie de le faire terminer, sous tous les rapports, conformément aux termes du contrat, de la même manière que si la compagnie n'entreprenait pas de le mettre en opération.

J'ai aussi reçu instruction de déclarer que la compagnie a certaines raisons de croire que la condition et l'état de parachèvement du chemin, donnent lieu à toutes les objections contenues dans leur lettre du 2 février 1882, adressée au ministère des chemins de fer et canaux au sujet de la ligne entre Telford et Portage-du-Rat.

Outre ce qui précède, et sans que la compagnie ne se déporte d'aucun de ses droits pour tout ce qui n'est pas mentionné ici, je signalerai différents travaux en pilotis en bois, au-dessus des nappes d'eau, qui dans l'opinion de la compagnie, auraient besoin d'être remplis de terre, en tout ou en partie, pour être conformes à l'esprit de contrat ; il est probable aussi que les ouvrages en bois de plusieurs ponts, qui se sont détériorés depuis leur construction, auraient besoin d'être renouvelés.

Il ne semble pas avoir, sur l'ouvrage fait sur cette ligne, une opinion aussi favorable que celle que l'honorable ministre exprimait l'autre jour.

Il continue ainsi :

Sans entrer dans d'autres détails au sujet des travaux que la compagnie croit incomplets, il ne me reste plus qu'à répéter que la compagnie, en prenant possession de cette partie de la ligne, n'agit qu'en réservant formellement tous ses droits non seulement à l'égard des questions mentionnées ci-dessus, et dans sa lettre antérieure, mais aussi à l'égard de tout ce qui se rapporte à cette partie du chemin, qu'en vertu du contrat elle aurait été en droit de faire réviser si, avant d'en prendre possession, elle avait attendu son complet parachèvement.

Cette lettre continue à parler des détails à l'égard desquels rien n'avait été apparemment mis par écrit ; mais nous trouvons une lettre de M. Van Horne, adressée au ministre fai-